

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1289
van **BERT MAERTENS**
datum: 15 juni 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Seine-Scheldeproject - Verhoging brug Bissegem - Marke

In het kader van het Seine-Scheldeproject moet ook de brug tussen Bissegem en Marke worden verhoogd. In het overzicht bij het antwoord op mijn schriftelijk vraag nr. 652 van 5 februari 2015 blijkt dat deze werken gepland zijn van 1 juli 2018 tot 30 juni 2019. De kostprijs werd geraamd op 2.209.500 euro (waarvan 883.800 euro Europese cofinanciering; bevestigd in het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 884 van 24 maart 2016).

1. Kan de minister reeds een meer gedetailleerde timing ter beschikking stellen voor zowel de voorbereidende studies en werken, als de eigenlijke vernieuwing van de brug tussen Bissegem en Marke? Zo neen, wanneer zou dit wel mogelijk zijn? Is de opmaak van het voorontwerp voor de vernieuwing van deze brug reeds van start gegaan? Zo neen, wanneer wordt dit opgestart?
2. Wanneer zal de huidige brug afgebroken worden?
3. Komt de nieuwe brug op dezelfde locatie als de huidige brug? Zo neen, wat is de impact hiervan op de omgeving?
4. Is de geraamde kostprijs, afgezien van eventuele Europese subsidiëring, volledig ten laste van waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV, of zal/zullen ook de stad Kortrijk of andere instanties participeren? Zo ja, hoeveel zal deze bijdrage bedragen?
5. Is in deze geraamde kostprijs de eventuele omgevingsaanleg reeds opgenomen? Wat is de geraamde kostprijs voor de omgevingsaanleg?
6. Zullen, volgens de huidige voorliggende plannen, onteigeningen nodig zijn? Hoeveel budget wordt vrijgemaakt voor eventuele onteigeningen? Wanneer wordt meer duidelijkheid over mogelijke onteigeningen verwacht?
7. Zijn er reeds contacten met het stadsbestuur van Kortrijk over mogelijke financiële participatie, de eventuele herinrichting van kruispunten en andere omgevingswerken, alsook over mogelijke onteigeningen?
8. Het jaagpad onder de brug tussen Bissegem en Marke wordt veelvuldig gebruikt door fietsers.

Wordt bij de voorbereiding van de vernieuwing van deze brug nagedacht over alternatieve routes voor deze fietsers? Zal het traject van het jaagpad, na voltooiing van de nieuwe brug, gewijzigd worden ten opzichte van het huidige? Zo ja, in welke zin?

9. Het voet- en fietspad op de huidige brug is vrij rudimentair. Welke voorzieningen voor voetgangers en fietsers zijn gepland bij de nieuwe brug?
10. De brug tussen Bissegem en Marke wordt op heden beheerd door de stad Kortrijk.
Zal ook het beheer van de vernieuwde brug onder de stad vallen?
11. De vernieuwing van deze brug zal het verkeer tussen Marke en Bissegem ernstig bemoeilijken.
 - a) Vonden de afgelopen drie jaar tellingen plaats inzake het verkeer dat gebruikmaakt van deze brug? Zo ja, kan de minister de resultaten hiervan ter beschikking stellen? Zo neen, worden dergelijke tellingen nog gepland?
 - b) Kan een overzicht gegeven worden van de reeds geplande maatregelen om de mobiliteit tussen Marke en Bissegem te verzekeren?
 - c) Vond hierover reeds overleg plaats tussen de verschillende actoren (W&Z, Infrabel, stad Kortrijk enzovoort)?
 - d) Gedurende welke periode zal verkeer over de brug onmogelijk zijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 1289 van 15 juni 2016

van **BERT MAERTENS**

1. De opmaak van een voorontwerp voor de te herbouwen brug Bissegem-Marke is een onderdeel van de sedert juni 2015 lopende globale studie Seine-Schelde voor de Leie-as. Verwacht wordt het ontwerpproces af te ronden tegen begin 2017. Parallel hiermee zullen ook de kostprijsraming en de planning inzake voorbereiding en uitvoering worden geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd.
2. In het kader van voormelde studie wordt momenteel, in overleg met de stad Kortrijk en rekening houdend met alle relevante randvoorwaarden, gezocht naar de meest optimale inplanting van de nieuwe brug. De afbraak van de bestaande brug is afhankelijk van de uiteindelijke keuze die hierin zal worden gemaakt.
3. Eén van de randvoorwaarden waarmee rekening wordt gehouden bij de bepaling van de inplanting van de nieuwe brug is uiteraard de impact op de omgeving. De inschatting hiervan maakt deel uit van het lopende ontwerpproces. Op deze vraag kan dan ook op heden geen uitsluitsel worden gegeven.
4. Volgens de huidige inzichten zal de herbouw van de brug door Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) worden gefinancierd, met EU-steun middels het bestaande subsidiecontract (Grant Agreement Seine-Schelde 2020).
5. In de kostprijsraming zijn de bouw van de brug zelf alsook de noodzakelijke aanpassingen aan de opritten vervat. Het voorontwerp, en in het bijzonder de keuze van inplanting, zal bepalend zijn voor de draagwijdte van de verdere omgevingsaanleg. Op dit moment in het ontwerpproces kan hierover nog geen definitief uitsluitsel worden gegeven.
6. Zie punt 5 hierboven.
7. In het kader van de globale studie voor de Leie-as zijn diverse overlegfora en werkgroepen werkzaam. Specifiek met betrekking tot de herbouw van de bruggen over de Leie vindt zowel met bovenlokale entiteiten (Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap voor Natuur en Bos,...) als met lokale overheden (in dit geval de stad Kortrijk) overleg plaats. Het recentste overleg met de stad Kortrijk dateert van 21 juni 2016. Het optimaliseren van verkeerssituaties op wegenissen buiten de invloedszone van de verhoging, behoort niet tot de scope van het project. Dit neemt niet weg dat er uiteraard wordt gestreefd naar maximale afstemming met eventuele andere projecten in de omgeving.
8. Ter hoogte van de bestaande brug is op de linkeroever van de Leie een verhard jaagpad aanwezig met dubbele aansluiting op de rijweg. Dit concept blijft behouden.
9. In overleg met de stad Kortrijk wordt ook de configuratie van het dwarsprofiel op de te herbouwen brug bekeken. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande en geplande visie op de aansluitende wegenis, alsook met actueel geldende normen inzake veiligheid en gebruikscomfort.

10. De bestaande brug Bissegem-Marke is eigendom van de stad Kortrijk en wordt als dusdanig ook door de stad beheerd. De nieuw te bouwen brug zal eigendom worden van W&Z. Gedetailleerde afspraken aangaande het beheer dienen nog te worden vastgelegd.
11. Inzake de impact op het verkeer tussen Marke en Bissegem is W&Z er zich van bewust dat deze verbinding een belangrijke functie vervult in de mobiliteit van de ruime omgeving en dat de hinder ingevolge de vernieuwingsoperatie bijgevolg tot een minimum dient te worden beperkt.
 - a) Recent werden, in opdracht van de stad Kortrijk, tellingen uitgevoerd van het verkeer over deze brug. Hierbij werd vastgesteld dat dagelijks gemiddeld 5.600 wagens en 170 fietsers gebruik maken van deze verbinding.
 - b) Gelet op de huidige status van het ontwerpproces kan hierover nog geen uitsluitsel worden gegeven. In de afweging van de verschillende (inplantings)scenario's vormt dit uiteraard een belangrijke randvoorwaarde.
 - c) Dit onderwerp maakt inderdaad deel uit van de lopende besprekingen met de stad Kortrijk en de andere stakeholders.
 - d) Dit zal in grote mate afhangen van de keuzes die naar aanleiding van het voorontwerp zullen worden gemaakt (o.a. inplanting van de nieuwe brug t.o.v. de bestaande constructie).